

# 1910年代における日米貿易と港湾機能の役割について

堅 田 義 明

## はじめに

本稿の目的は1910年代の日米貿易関係の特徴を相互の輸出入品目の変化と横浜港の港湾機能に注目して分析することである。その際、考察対象時期を第一次大戦勃発前、第一次大戦期、第一次大戦後に区分する。その上で、特に横浜港とサンフランシスコ港との間の貿易に着目したい。横浜・サンフランシスコ貿易に注目するのは両国貿易における横浜が日本の、サンフランシスコが米国西海岸の主要港であったからである。

当時、日本からの対米輸出品は西海岸の主要貿易港で一旦貨物を陸揚げした後、大陸横断鉄道で東部の主要都市に輸送されることが一般的であった。したがって、日本から米国への輸出においても米国から日本への輸出においても米国西海岸最大の貿易港であったサンフランシスコ港が果たした役割が大きかった。

よって、日米間の貿易における米国太平洋岸の三大主要港であるサンフランシスコ、ロサンゼルス、シアトル各港のなかでも1910年代において、対日貿易で中心的役割を果たしたサンフランシスコ港と日本最大の貿易港横浜港との関係を中心に考察することは意義深いと思われる。

また最初に、日系移民について言及するのは当時、貨物船と客船の区別が今日ほど明確ではなかったこともあり、日米間の海上輸送を語る際、移民輸送にも配慮する必要性が認められるからである。同様に、本稿のように日米貿易における輸送路にも注目する場合、第一次大戦開戦期のパナマ運河開通に若干言及することも有益だと察せられる。

## I 第一次大戦前の日米貿易と移民

20世紀初期、日本の主要対外貿易港は横浜港と神戸港であった。両港の特徴は神戸港が日本からアジアに向かう船舶の出港地であったのに対し、横浜港は米国向け定期航路の出港地であった点にある。したがって本稿で吟味する太平洋における日米貿易に着目した場合、横浜港が主要な役割を果たすことになる。また19世紀末から20世紀初頭にかけて定期客船の輸送においては移民の占める割合が高かった。特に20世紀最初の20年間、日本人の主要移民先として米国が最大であったので、その米国への日本人移民の出港地としても横浜港は重要であった<sup>1</sup>。

この日本から米国本土への移民は1866年に7名が入国したのを嚆矢とする。ただしその後1885年に至るまで日本人移民数は停滞したままであった。しかし1882年に米国で中国人排斥法（Chinese Exclusion Act）が成立し、中国人労働者に代替する日系人労働者雇用への要望が同国農園主を中心に高まった。この需要を受けて1891年には日本人渡米者数は1,136名に達し

<sup>1</sup> 横浜開港資料館『横浜&バンクーバー：太平洋を超えて』（横浜開港資料館、2005年）20頁。

た<sup>2</sup>。

特に日本人労働者の主要受け入れ先となる太平洋沿岸では農業労働者のみならず、当時米国西海岸で進展していた鉄道網拡張のための鉄道工夫に対する日系人への募集も増加した。結果的に、1899年の渡米者数は2,844名にも上った<sup>3</sup>。

またハワイへの日本人移民も同諸島が1898年に米国に併合された後、急速に増加したため1900年には日本から米国への移住者総数は12,635人に達した<sup>4</sup>。以下の表1は1902年から日米紳士協約締結年の1907年に至る日本人移民渡米者数をあらわしている。

この表は日本から米国本土へ渡航した日本人数が急増したとは一概に言えないことを示している。むしろハワイ諸島への移民数が比較的多いことを考慮すると、一旦ハワイへ移民した後、そこから米国本土へ移住した日系人の増加が米国西海岸における日系人口急増の主要因だと推察される。

表1 日系移民及び欧州系移民渡米者数

年度	米国本土	ハワイ	日系移民合計	欧州移民合計
1902	5,145	9,125	14,270	619,068
1903	6,923	13,045	19,968	814,507
1904	7,674	6,590	14,264	767,933
1905	3,659	6,692	10,351	974,273
1906	4,784	9,051	13,835	1,018,365
1907	9,361	20,865	30,226	1,199,566
計	37,546	65,368	102,914	5,393,712

羅府新報（大正9年1月28日）河上清「日本移民研究」から作成。

また上記の表によると日本から米国への移民数は欧州から米国へのそれに比較すると小数なので、大西洋が太平洋に対して圧倒的に移民船運航の表舞台であったと言える。すなわち1900年代の船舶輸送において太平洋に比較して大西洋が主要ルートを占めていたことになる。

その上で話を日系移民に戻すと、日本人移民渡航禁止に関する紳士協約は1907年5月に結ばれた。しかし、1907年統計年度に渡米した日本からの移民数は上記の表1が示すようにハワイ諸島及び米国本土共に過去最大であった。これはこの協約が効果を発揮しなかったのではなく、協約実施の準備に手間取ったことと、既に渡航計画を持つ移民予定者の救済措置策としての渡米緩和等による。さらに当時の米国経済の好景気を反映して、より多数の労働者を要した米国側経営者達の圧力も働いているものと思われる。この事情は同年の欧州大陸から米国への移民数にも反映されている<sup>5</sup>。

その上で、実際にはこの協約の効果は1907年後半から徐々に顕著となり、1908年6月に終了する統計年度には日本から米国への入国者数は前年度に比して激減することになる。この急

<sup>2</sup> 羅府新報（大正9年1月28日）河上清「日本移民研究」。

<sup>3</sup> 同上。

<sup>4</sup> 同上。

<sup>5</sup> 羅府新報（大正9年1月29日）河上清「日本移民研究」。

激な日系人の渡航減少は1910年度まで継続する。

表2 日本から米国への入国者数及び帰国者数

	入国者数	帰国者数（帰米者）	合計
1908	9,544	4,796	14,340
1909	2,432	5,004	7,436
1910	2,598	5,024	7,622
1911	4,285	5,869	10,154
1912	5,358	5,437	10,795
1913	6,771	5,647	12,418
1914	8,462	6,300	14,762
1915	9,029	5,967	14,996
1916	9,100	6,922	16,022
1917	9,150	6,581	15,731
1918	11,143	7,191	18,334

羅府新報（大正9年1月29日）河上清「日本移民研究」から作成。

しかし、表2が示すように紳士協約にも拘らず、意外にも1911年以降の日本人渡米者数は再度増加に転じた。この理由は第一に、紳士協約はそれ以前に渡米歴を持つ者及び在米日系人の両親、妻子、その他の労働移民以外の渡米を許可したからである。このため1909年から1910年にかけて帰国した日系人は1911年以降に再渡航し始め、在米日系人達も妻子や両親を呼び寄せ始めた<sup>6</sup>。これが後に示す表7でも見られるように、横浜港入港外国貿易隻数が1911年以降増加している一因である<sup>7</sup>。要するに對米移民船舶の出入港の増加はある程度、日本の對米輸輸出量の増加と対応していたと言えよう。このことは当時、移民船と貨物船の線引きがかなり曖昧であったことに起因する。

## II 第一次大戦以前の日米貿易

次に、横浜港の貿易それ自体に目を転じると1903年から1912年にかけての10年間、同港の貿易額は全国貿易額の4割以上であったのに比し神戸港の貿易額は4割以下であった。さらに横浜港の貿易額に関する以下の表3を見ると同期間、1905年を例外として同港貿易額は輸出超過状況にある。また年度によって多少の増減は見られるものの、この貿易額は増加基調にある。したがって横浜港はまさに日本最大の貿易港だと言えよう<sup>8</sup>。

当時、この横浜港の主要貿易相手国としては米国が突出していた。例えば、1912年同港国別貿易額を見ると、米国との貿易額は全体の39パーセントにあたりする18,839万円に達した。

<sup>6</sup> 羅府新報（大正9年1月30日）河上清「日本移民研究」。

<sup>7</sup> 当時は貨物船は貨物のみ、客船は乗客のみに限定して輸送するという明確な線引きは曖昧であった。

<sup>8</sup> 横浜商業会議所懇話会『横浜港之貿易』（1913年12月）1-2頁。

これは米国に次ぐ貿易相手である英国の14パーセント、計6,703万円を大幅に上回った<sup>9</sup>。

さらに横浜港からの国別輸出額を吟味するとやはり米国が最大で13,700万円に達し、同港全輸出額の5割以上を占めた。米国に次ぐフランスは全体のわずか14パーセントで3,900万円に過ぎなかった。一方、同港の国別輸入額では英国からの輸入が24パーセントを占め最大で、5,288万円に達した。米国からの輸入は全体の23パーセントにあたる5,123万円と英国に僅差で次いだ<sup>10</sup>。

以上から、1910年代前半の一時期を見ても米国は横浜港貿易相手国として最大であったことが確認できる。また米国は横浜港のみならず日本全体にとっても最大の貿易相手国に相当する。例えば1912年日本全体の貿易総額114,400万円の約26パーセントにあたいする29,500万円が米国との間で取引された<sup>11</sup>。

その上で、同年の横浜港の対米貿易も18,839万円に達し、日本の対米貿易総額の約60パーセントを占めた。このことは横浜港が神戸港と並ぶ日本最大の貿易港であるのみならず対米貿易においても突出した役割を果たす港であったことを示している。そして、当時日本の対米貿易輸出超過状況を反映し、横浜港でも1912年を例にとると、対米輸出額は13,716万円と輸入額は5,123万円となり、大幅な輸出超過を記録している<sup>12</sup>。特に同港の場合、対米輸出商品のなかで生糸の比率が顕著で対米輸出額全体の8割に相当した<sup>13</sup>。

一方、1912年横浜港の対米輸入額5,123万円の内訳は繰綿、石油、鉄材、小麦、機械等である。特に、繰綿は2,014万円に達し、米国からの輸入総額の4割を占める。第2位の石油の輸入額が約276万円で、全体の5パーセント余りに過ぎないので、繰綿の比率の高さが確認される<sup>14</sup>。

次に1912年横浜港の対外貿易全体の重要輸出入品の中身を吟味すると、輸出に関して生糸が15,000万円に達し全輸出額の6割を占めた。次いで羽二重（絹織物）が3,500万円余りとなる<sup>15</sup>。同港の輸入品構成に関しては繰綿の3,023万円が最大で米の1,300万円と羊毛の1,100万円がこれに次いだ<sup>16</sup>。要するに、横浜港の主要輸出品の生糸で7割強、主要輸入品の繰綿で7割弱が対米貿易で取引されたことになる。このことから同港における対米貿易の占める割合の大きさが窺える。

さらにここで、横浜港の貿易を同港の規模と出入港船舶数の推移等にも配慮しながら考察する。まず同港の規模は1920年度末までに竣工した湾内の停泊地面積で209万7千平方メートルに達する。この内訳は水深35尺（10.6メートル）の水域が約40パーセント、30尺（9.1メートル）の水域が約37パーセント、24尺（7.3メートル）の水域が約23パーセントからなる。つまり、同港の浚渫区域は最も浅い海底でも水深24尺（7.3メートル）は維持されていることになる<sup>17</sup>。

一方、当時サンフランシスコ港内最大規模のドライドックで建造可能な最大級船舶の喫水レ

<sup>9</sup> 同上、3頁。

<sup>10</sup> 同上、5頁。

<sup>11</sup> 同上、6頁。

<sup>12</sup> 同上、7頁。

<sup>13</sup> 同上、8頁。

<sup>14</sup> 同上、10頁。

<sup>15</sup> 同上、44頁。

<sup>16</sup> 同上、47頁。

<sup>17</sup> 運輸省第二港湾建設局京浜工事事務所『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）。「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」（横浜開港資料館所蔵）342頁。

ベルが12メートル強であった。したがって、横浜港内停泊地の最大水深部が11メートル弱だということは、港の規模としてサンフランシスコ港との比較において見劣りすることも事実である<sup>18</sup>。

ちなみに、同時期のサンフランシスコ湾内では40の棧橋面積だけで約53万平方メートルに及んだ。この面積を上記の横浜港の停泊地面積約210万平方メートルに比較するとやはり当時米国西海岸屈指の貿易港サンフランシスコ港の規模の大きさが認められる。すなわち棧橋面積だけで横浜港の全停泊地の4分の1を占めるサンフランシスコ港に比較すると、横浜港は規模的にまだ世界的レベルの貿易港には至っていなかったと言えよう<sup>19</sup>。

この横浜港浚渫工事に1897年から1920年度末にかけて経常費305.5万円、臨時費103.2万円を合わせて計408.7万円が投入された。ちなみに横浜港維持費としてこの金額を負担したのは神奈川県、大蔵省、内務省である<sup>20</sup>。他方、サンフランシスコ港はカリフォルニア州によって所有されており実質的には同港を管理したのは同州である<sup>21</sup>。

1921年以降の横浜港修築工事は第三期拡張工事として同年の第44回帝国議会承認のもと10年間の継続事業として総工費1,345万円の予算が配分された。こちらの工事は内務省横浜土木出張所による直轄事業として実施された<sup>22</sup>。

しかし、この工事は1923年の関東大震災による復旧事業による中断に見舞われることになる。そのため1927年の第52回帝国議会でも新たに全国費として外防波堤建造計画を加えた上で見直された。結果的に従来の1930年度までの予定は1937年度までの17カ年継続事業に変更され、総工費は2,177万円に増額され事業規模も拡大した<sup>23</sup>。

既述したようにこの横浜港は20世紀初頭から第一次大戦前にかけての対外貿易において、神戸港を抑え日本最大の貿易港として全国貿易総額の4割以上をコンスタントに占めた。ちなみに神戸港は貿易量では横浜港を凌駕したが、金額的には常に日本全体の貿易額の4割以下であった<sup>24</sup>。横浜・神戸両港の貿易額の差異は取扱商品及び貿易相手国の相違に起因すると思われるが、このことは後述する。

とにかく、1903年から1912年にかけての10年間の横浜港の貿易を次表3から吟味すると、同港は1905年を唯一の例外として毎年安定的に貿易黒字を計上していることがわかる。

表3 横浜港貿易額 (単位：千円)

年度	輸出	輸入	合計	貿易黒字
1902	139,015	89,292	228,306	49,723
1903	146,580	110,878	257,459	35,701

<sup>18</sup> CALL NUMBER: BANC MSS C-B411 BOX/CARTON NO.: Carton 2 Walter MacArthur papers, 1883-1944 (bulk 1913-1944), (reserved in the Special Collection of Bancroft Library at University of California, Berkley). 以下CTN2: 14 The Bay of San Francisco by Walter MacArthurで表示。

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> 前掲、『横浜港修築史(明治・大正・昭和前期)』342頁。

<sup>21</sup> CTN2: 14 The Bay of San Francisco by Walter MacArthur.

<sup>22</sup> 前掲、『横浜港修築史(明治・大正・昭和前期)』515頁。

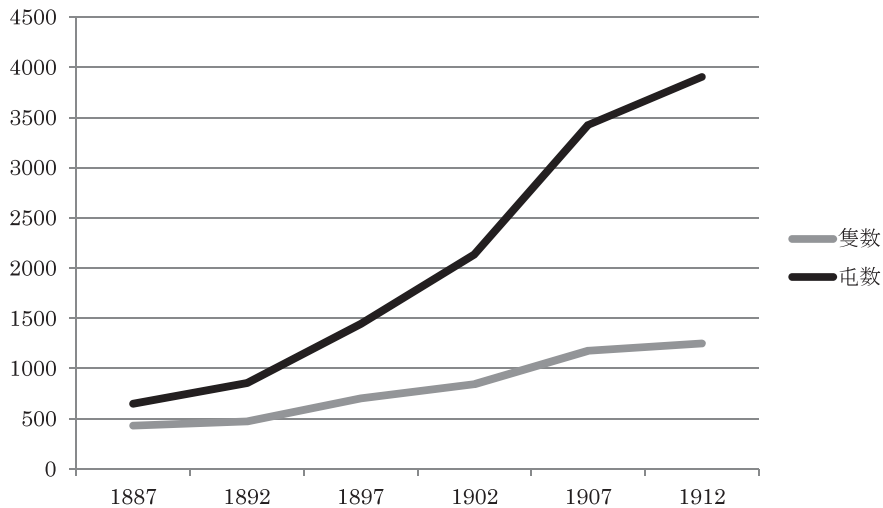
<sup>23</sup> 同上。

<sup>24</sup> 前掲、『横浜港之貿易』1-2頁。

1904	170,209	136,335	306,544	33,874
1905	145,585	188,716	334,301	▲43,131
1906	200,847	149,070	349,917	51,777
1907	205,888	172,485	378,374	33,402
1908	190,805	151,288	342,095	39,517
1909	205,163	131,000	336,163	74,162
1910	225,174	154,284	379,459	70,889
1911	228,081	175,834	403,916	52,247
1912	257,850	215,369	473,220	42,480

横浜商業会議所懇話会『横浜港之貿易』（1913年12月）3頁から作成。

また、この時期に横浜港に入港した外航隻数は、下記のグラフ1から漸増していることが読み取れる。一方で、同時期の入港外航船舶トン数は急増している。この入港船舶の隻数とトン数の増加率の差違は船舶の大型化に伴う1隻あたりの積荷量の急拡大に由来すると察せられる。



グラフ1 横浜港入港隻数及び吨数（単位：千トン）

横浜商業会議所懇話会『横浜港之貿易』（1913年12月）50頁から作成。

例えば、下記の表4から1912年度の横浜港と神戸港に入港した船舶トン数を比較すると、横浜港が約390万トン、神戸港が約620万トンとなり、神戸港の方が1.5倍程度大きい。

表4 1912年度横浜港及び神戸港の入港船舶隻数及び吨数

	隻数	吨数
横浜港	1,250	3,901,725
神戸港	2,577	6,214,124

横浜商業会議所懇話会『横浜港之貿易』（1913年12月）50～51頁より作成。



一方、この表から計算した入港船舶1隻あたりの、平均重量では横浜港入港船舶が約3,100トンとなるのに対し、神戸港入港船舶は約2,400トンとなり、船舶規模では神戸港よりも3割程度巨大な船舶が横浜港に入港していたと判断できる<sup>25</sup>。これは太平洋貿易に重点を置く横浜港と、中国や東南アジア諸国等とのアジア貿易に比重を置く神戸港との間の貿易品目の質的相違及び、船舶の航海距離に基づくものだと考えられる。

次に参考として、横浜港に入港した日本船と外国船の規模を比較するが、ここでも1912年の記録を参照したい。まず同年に横浜港に入港した外国貿易隻数は汽船のみの数で日本船547隻、147万2千トンとなり、外国船は645隻、241万8千トンとなる。これらから計算すると日本船の重量が1隻当たり平均で約2,690トン、外国船が約3,750トンとなる。要するに外国船舶の方が日本船舶よりも1隻当たり平均で40パーセント近く規模が大きかったということである<sup>26</sup>。

ちなみに同年、外国船で最大の入港船舶数は英国船の389隻で、合計トン数130万トンを記録した。一方、米国船は56隻で、100隻のドイツに次ぐ3位であったが、重量でドイツの36万7千トンを優に超える41万2千トンに達し、英国に次ぐ規模を誇った<sup>27</sup>。

ここでさらに留意すべきは同年に横浜港に入港した外国船の85パーセント近くは英国、ドイツ、米国3国の船舶で占められたことである。そのなかでも特に英国船の割合が顕著に大きかったことが注目にあたいする。このことは日米貿易における輸送で英国船舶の果たした役割も無視できないということである。

他方、日本の海運会社の国際化は1896年に日本郵船がロンドン、シアトル、メルボルンへの各航路を開通したことを起源とする。その直後の1898年に東洋汽船も横浜・サンフランシスコ間の定期航路を開設した。これら日本の海運会社は北太平洋において、パシフィック・メールやカナディアン・パシフィック等の外国海運会社と激しい競争を展開することになった<sup>28</sup>。

最初、海外の船会社の後塵を拝した日本の海運会社も、日本の商社が生糸輸出で外国商社を凌駕するようになる1912年頃に太平洋航路で外国海運会社に勝るとも劣らぬレベルに達した<sup>29</sup>。

19世紀後半の1880年代から20世紀にかけて貨物輸送も担った当時の定期客船の乗客輸送は既述したように旅行客よりも移民輸送が中心であった。したがって、ハワイや北米航路の起点港としての横浜港には移民を主たる乗客とする客船も多数入港した。実際、同港周辺には当時多数の移民宿が営まれていた。このような状況は1920年代前半、米国で日系移民が排除され日本人の移民先がブラジル等に移行するまで継続した<sup>30</sup>。

前述したように第一次大戦前、貨物及び移民を主とする船舶輸送において横浜港は太平洋航路の日本側の中心となる港であった。そして太平洋航路の日本側の主要港が横浜港ならば米国側の主要港はサンフランシスコ港であった。

では横浜港とサンフランシスコ港間の貿易の特徴は何か。下記の表5及び表6からサンフラ

<sup>25</sup> 前掲、『横浜港之貿易』50～51頁。

<sup>26</sup> 同上、51頁。ここでの横浜入港総船舶数が上記の表の総数と若干異なるのは帆船数が含まれていないからである。

<sup>27</sup> 同上、51頁。

<sup>28</sup> 前掲、『横浜&バンクーバー：太平洋を超えて』10頁。

<sup>29</sup> 同上、12頁。

<sup>30</sup> 同上、13、20及び21頁。

ンシスコ港から日本への輸出は圧倒的に綿花の割合が高く、輸出金額ベースで7割近くを占めたことが認められる。なお同輸出で綿花に次ぐ灯油は全体の1割5分程度である。その他の工業製品に至ってはほんのわずかに過ぎない。一方、日本からサンフランシスコへの輸出総額の7割以上を占めたのが生糸で、その金額は他の輸出商品を圧倒していた。なお生糸に次ぐ輸出商品である茶は総額の1割にも満たなかった。

表5 サンフランシスコ港から日本への輸出金額 (単位:1,000ドル)

年月	1911年	1912年	前年対比増減額
綿花	8,311	12,083	3,772
灯油	2,025	2,944	919
自動車	19	137	117
鐵製品	222	758	535
上記小計	10,578	15,924	5,345
合計	12,382	18,182	5,800

横浜市『横浜市統計書、第9統計書』(1912年)「月報204号」368～369頁より作成。

表6 日本からサンフランシスコ港への輸出金額 (単位:1,000ドル)

年月	1911年	1912年	前年対比増減額
生糸	18,414	20,260	1,846
茶	2,398	2,011	▲387
上記小計	20,812	22,271	1,457
合計	24,095	25,844	1,749

横浜市『横浜市統計書、第9統計書』(1912年)「月報204号」368～369頁より作成。

前掲の表5及び表6から1910年代前半における日本とサンフランシスコ間の貿易は日本側が米国の絹織物産業の原料となる生糸を提供し、サンフランシスコ側から日本の紡績産業ないし綿織物産業に必須の綿花(あるいは繰綿)が提供されたことになる。その際前述したように日米間の太平洋貿易における日本側の主要港は横浜港なので、ここでの貿易は大雑把に言うとサンフランシスコ港と横浜港との間の貿易と考えて差し支えない。つまり日米相互に織物産業の原料を供給しあっていたことになる。このように横浜・サンフランシスコ間の貿易は当時の日米貿易の特徴の反映そのものであった。

### Ⅲ パナマ運河開通と第一次大戦下における日米貿易

ここでは1914年のパナマ運河開通と同年に勃発した第一次大戦が横浜港における貿易にいかなる影響を与えたのかについて吟味したい。そのためまずはパナマ運河建設の背景に若干言及する。

その際、特に注目すべきは米国が米西戦争で東南アジアとカリブ海において新規獲得した領土と勢力圏を同時に防衛可能にする運河建設を真剣に考えるようになったことである。すなわち、米国海軍が大西洋と太平洋を瞬時に往来するための運河建設案が現実味を持ったのである。



特に注目されるのは米西戦争勃発時、シアトル近郊の海軍基地ピュジェットサウンド (Puget Sound) に停泊中の戦艦オレゴンが1898年3月6日に出航命令を受けた際のできごとである。同艦は南米の最先端ホーン岬 (Cape Horn) 経由でキューバ沖の米国艦隊に合流するため、実に79日間、13,000マイルに及ぶ航海を余儀なくされた<sup>31</sup>。

このオレゴンの大航海が米国一般市民の太平洋と大西洋間の航海への関心を高めることになった。そして、全米規模のニュースになったこの航海が、中米における両洋を結ぶ運河建設の必要性を米国民に発信する役割を果たした。実際、そのような運河が存在していれば同艦の航海日数は3分の1に短縮されたのである。結果的に、パナマ運河はセオドア・ルーズベルト大統領の判断で建設が決定され、1914年のウッドロー・ウィルソン政権時に開通することになった<sup>32</sup>。

同運河は全長81.6キロメートルあるが、途中の小規模な湖 (lock) の規模による制約で通過可能な船舶は限定された。この船舶用プールとも看做せる人造湖は長さ304.8メートル、幅33.5メートル、水深12.04メートルで最大65,000重量トン以下の船舶通航を可能にした。同運河開通は従来のホーン岬回りのルートに比較して8,000海里 (14,816キロメートル) ほど、ニューヨークから極東への航海距離を短縮した<sup>33</sup>。また既述したように、1912年に横浜港へ入港した米国船の平均重量が7,385トンであるから、その2年後のパナマ運河開通で米国民間船舶がその規模において同運河通航に支障を来すことは皆無であったと言える。

パナマ運河の開通した1914年6月の保有船舶量で、アメリカは428.7万総トンで世界の総船舶量の9.4パーセントを占めた。これは当時の米国経済規模を考慮すると保有船舶において、さほど大きなシェアを占めているわけではない。ちなみに最大は英国の1,889.2万総トンで世界の船舶総量の41.6パーセントを占め、第二位のドイツは513.5万総トンで11.3パーセントを占めた<sup>34</sup>。

また前述した1912年の横浜港入港船舶トン数を大まかな参考指標として考慮すると、米国保有船舶で横浜港に入港した船舶トン数は1914年で10パーセント弱程度だと推測される。

他方、船舶の同運河通行料金はその重量に基づき課せられたが、自国の海運業を支援するため、1914年から1973年まで米国政府は通行料金を値上げすることはなかった。それでも拡大する運河管理コストは運河を通過する船舶の大型化によって吸収された。このように使用料金は抑制され、ニューヨークとサンフランシスコ間の距離は8,000マイル近く短縮されたにも拘らず、パナマ運河は船舶所有者が比較的安価な通行料金を支払うだけで、南米の先端回り航路の1割の金額で両洋を往来可能にした<sup>35</sup>。

このパナマ運河が開通した1914年時点における米国にとっての最重要事項は、同運河経由

<sup>31</sup> Paul B. Ryan, "The Panama Canal Controversy" (Palo Alto: Hoover Institution Press, 1977), p. 7.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> 社団法人横浜港振興協会横浜港史刊行委員会『横浜港史各論編』（横浜市港湾局企画課、1989年）1047頁。パナマ運河は1970年代においても全長975フィート、全幅 (foot beam) 106.9フィート、喫水 (foot draft) 39.5フィート、6万5千トンの貨物船でもパイロットの誘導で通行可能である。Walter LaFeber, "The Panama Canal" (New York: Oxford University Press, 1978), p. 60.

<sup>34</sup> LaFeber, op. cit., p. 60. 同運河を通航する船舶は5,200万ガロンの真水を要した。この量は約50万人のパナマ市民が1日に消費する量と同じである。

<sup>35</sup> Ibid., p. 61.

で自国海軍が容易に大西洋と太平洋の両洋を行き来できるようになったことと、米国北東部の巨大な工場群が南米西海岸の豊富な鉱物資源地帯及び、当時際限なく巨大だと考えられたアジア市場により接近できたことである<sup>36</sup>。

他方、1914年のパナマ運河開通が直ちに日本海運業に顕著な影響を与えたとは考えにくい。この理由の一端として、1910年代に限定した場合、日本船に関してはヨーロッパからの帰航時にのみパナマ運河が使用されたことがある。確かに同運河開通年の1914年12月10日にヨーロッパからの帰航途上、日本郵船の徳島丸（6,055総トン）が日本船として初めて同運河を利用した<sup>37</sup>。しかし、1927年まで日本からの対米輸出でパナマ運河が使用されることはなかった。すなわち、同年に横浜港を出航した日本郵船のニューヨーク航路船の龍野丸（7,096総トン）がパナマ運河を太平洋側から大西洋側に通過した最初の船舶であった<sup>38</sup>。

したがって、1910年代に横浜港からパナマ運河経由でニューヨークへ運航した日本船舶は皆無だと言える。このことから日本から米国に出荷された物資は大体米国西海岸の港で陸揚げされ、その後鉄道輸送されたと言ってよい。

次に第一次大戦が日本の対米船舶輸送に与えた影響として、開戦以降日本の外交官や商人及びその他旅行者がヨーロッパに赴く場合、太平洋を横断し米国経由で渡欧するケースが急増したことが重要である。これは同大戦の結果、従来の航路が途絶したり、戦火を回避するため米国経由のルートが選択されたりするようになったからである。このことは渡欧する日本人の米国入国者数を統計上2倍にすることになる。すなわち、往路の太平洋沿岸の港で入国渡米者として数えられ、帰路の大西洋沿岸での入国で再度渡米者と看做されたのである<sup>39</sup>。これも日系移民数に関する米国市民の誤解に若干寄与したものだと思われる。

また戦時期の日米間の貿易急増のため日本商社がサンフランシスコ、シアトル、ニューヨーク等に自社事務所を開設し、駐在員多数を米国に派遣したことが注目に値する。当時、米国にとっても対日貿易は太平洋における自国貿易の基軸をなすものであった。これは米国の対アジア貿易において対日貿易額がその他アジア諸国との貿易額に比して突出していたからである<sup>40</sup>。

ちなみにアジア諸国で日本に次ぐ対米貿易額2位の中国は日本に比べ格段にその額は限定的なものであった。例えば日本の場合、1914年会計年度の米国からの輸入は約5,400万ドルであったが、戦中の1918年度にはその4年前のおよそ5倍に達する27,500万ドルに激増した。また同期間に対米輸出も3倍増加した。一方、中国の対米輸入は1918年においてさえ4,300万ドルに過ぎなかった。この金額は日本人が一人あたり米国製品を4ドル59セント購入するのに比較し、中国人のそれはわずか10セントに過ぎないことを意味した。この数値こそが当時の太平洋における日米貿易の存在感の大きさを物語るものである<sup>41</sup>。

一方、このパナマ運河開通は横浜港にいかなる影響を与えたのか。パナマ運河と日本海運業との関係については既述したが、日本の対外貿易への同運河の影響はどのようなものなのか。この疑問に答えるため、下記の表7を吟味すると、パナマ運河が開通した1914年以降、横浜

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> 前掲、『横浜港史各論編』1046頁。

<sup>38</sup> 同上、1047頁。

<sup>39</sup> 前掲、羅府新報（大正9年1月30日）。

<sup>40</sup> 同上。

<sup>41</sup> 同上。

港に入港した外国貿易隻数が停滞していることが認められる。ただし、内国貿易隻数はこの時期急増している。これらのことは当時の同港における貿易活動に関して、パナマ運河開通以上に第一次大戦の影響がより大きかったことを意味している。すなわち同大戦期の国内景気過熱が日本国内の海上物資輸送を加速したと推察されるからである。

表7 横浜港入港船舶隻数及び登録トン数

年次	外国貿易隻数	内国貿易隻数	合計隻数
1908	1,913	5,354	6,547
1909	1,129	36,909	38,038
1910	1,141	39,465	40,606
1911	1,198	39,278	40,476
1912	1,238	40,548	41,786
1913	1,418	66,407	67,825
1914	1,222	69,373	70,595
1915	1,014	72,843	73,854
1916	1,146	66,800	67,946
1917	1,296	124,762	126,058

運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）222頁、表1-1「横浜港入港船舶隻数及び登録噸数」から作成。

このことは下記の表8からも想像に難くない。同表は、1914年以降の横浜港の輸出入貨物量がそれ以前に比較して必ずしも顕著な増加を遂げていないことを示している。ただし、同港の輸出が輸入に対して増加率において若干上回っていることは確かである。これは本格的な戦争状況に陥ったヨーロッパ諸国の戦時物資獲得要請の高まりによるものと思われる。

表8 横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額

年次	外国貿易貨物量（屯）		
	輸出	輸入	合計
1908	420,014	1,315,950	1,745,964
1909	404,585	1,182,361	1,586,946
1910	471,333	1,118,800	1,590,133
1911	506,873	1,376,635	1,883,908
1912	577,152	1,604,182	2,181,334
1913	723,832	2,154,084	2,877,916
1914	623,669	1,666,112	2,289,721
1915	799,378	1,327,101	2,126,479
1916	946,116	1,454,656	2,400,772
1917	913,583	1,997,464	2,911,047

運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」から作成。

一方、第一次大戦期の横浜港の外国貿易輸出入金額の推移を下記の表9から考察すると、漸増していることがわかる。その上で注目に値するのは輸出と輸入の差額が大戦期に急拡大していることである。これはこの時期、日本の貿易黒字が急増したことを意味する。

表9 横浜港外国貿易輸出入貨物金額及び同輸出入差額及び合計金額

年次	外国貿易貨物価額（千円）			
	輸出	輸入	輸出輸入差額	輸出入合計
1908	190,806	151,288	39,518	342,094
1909	205,163	131,000	74,163	336,163
1910	225,616	154,285	71,331	379,900
1911	228,802	175,835	52,967	403,916
1912	257,851	215,369	42,482	473,219
1913	316,821	235,102	81,719	551,923
1914	269,452	178,781	90,671	448,234
1915	305,954	140,351	165,603	446,304
1916	497,653	209,738	287,915	707,391
1917	667,065	287,268	379,797	954,333

運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」から作成。

次に、表9を上記の表8とつき合わせると、同港はこの時期大幅な貿易黒字を計上していたにも拘らず、重量面では輸入量が輸出量を大幅に上回っていたことが認められる。この輸出入量の差異は当時日本の主要輸出貨物が量的には軽量であるが価格面では高額品が中心であったことを意味する。換言すると日本の主要輸入物資の特徴が重量的に巨大であるが、重量単位当たりでは相対的に低価格品が主流であったということである。

横浜港輸出入貨物の重量単位当たりの価格において、輸出貨物の価格が輸入物資の価格に比較してはるかに高額であった理由は前掲の表5及び表6の日本とサンフランシスコ港との貿易表が明示している<sup>42</sup>。要するに日本から同港への輸出貨物の大部分は生糸で、これは重量単位当たりで見れば高額物資であった。対照的に、サンフランシスコ港から日本への主要輸出貨物は綿花と灯油に代表される、重量単位で計算すると比較的低価格商品が中心であったということである。

さらに表7と表8から第一次大戦期に横浜に入港した外国船舶数が停滞気味なのに対して、同期間の同港の取扱い外国貿易貨物量が漸増している理由はこの時期に入港貨物船の規模が大型化したことによると思われる。

<sup>42</sup> これらの表は日本とサンフランシスコ港間の貿易表であるが、既述したように日本発のサンフランシスコ航路の主要出港地は横浜港であるから同表は横浜・サンフランシスコ間の貿易として大雑把にとらえてもよい。

#### Ⅳ 第一次大戦後の日米貿易の特徴

ここでは第一次大戦終結後の1919年以降の横浜港を中心とした日米貿易の特徴を主に考察する。まず第一に、戦後の横浜港入港船舶数は下記の表から長期的な減少を示したことが認識できる。このことに関しては国内の内航隻数の減少が顕著で、外航隻数についてはさほど落込んでいない。また、1923年に内航及び外航隻数共に急落しているのは関東大震災の影響だと察せられる。ただし震災以降、内航隻数は停滞したままであったが、外航隻数はその翌年から回復基調を辿ることになる。これは大震災の影響が、当然ながら対外貿易よりも国内経済を直撃したからである。

表10 横浜港入港船舶推移表

年次	外航隻数	内航隻数	合計隻数
1918	1,383	129,711	131,131
1919	1,657	132,755	134,460
1920	1,616	148,248	149,864
1921	1,628	144,875	146,503
1922	2,031	130,895	132,926
1923	1,785	93,838	95,623
1924	2,045	96,815	98,860
1925	2,010	77,233	79,243
1926	2,356	94,649	97,005
1927	2,459	90,588	93,047
1928	2,606	95,978	90,584
1929	2,654	87,785	90,430
1930	2,548	72,382	74,930
1931	2,582	64,120	66,702
1932	2,433	56,915	59,347
1933	2,559	66,293	68,852
1934	2,624	63,365	65,989
1935	2,885	63,975	66,860
1936	2,983	69,088	72,071
1937	3,067	72,619	75,686
1938	2,619	62,917	65,536
1939	2,510	58,780	61,290
1940	1,884	54,357	56,241

運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」から作成。516頁 表1-1「横浜港入港船舶推移表」から作成。

その上で、第一次大戦後の横浜港の外国貿易における貨物量は年次による浮沈が多少見られるものの、少なくとも増加基調にあることは下記の表11から確かである。とりわけ輸出が輸

入以上に拡大していることが同表から読み取れる。また、貨物量ベースで比較すると圧倒的に輸入量が輸出量を凌駕していることがわかる。この傾向は第一次大戦期と同様である。多少本稿の取扱い対象から離れるが、この輸出入量の差も1930年代に入り若干縮小傾向を示すことを付加しておきたい。

表11 横浜港取扱貨物量推移

年次	外国貿易貨物量（吨）		
	輸出	輸入	合計
1918	77,0377	2,161,426	2,931,803
1919	596,634	2,775,715	3,372,319
1920	457,133	2,513,854	2,970,987
1921	281,277	2,616,639	2,897,916
1922	383,492	4,196,090	4,579,582
1923	225,417	3,592,368	3,817,785
1924	182,289	5,010,692	5,192,981
1925	358,491	3,478,388	3,836,879
1926	330,708	4,639,888	4,970,596
1927	346,008	4,651,703	4,997,711
1928	435,030	5,573,779	6,008,809
1929	545,647	5,853,001	6,398,648
1930	535,952	4,679,780	5,215,732
1931	528,347	4,944,073	5,472,420
1932	525,455	4,440,274	4,965,729
1933	770,750	4,724,500	5,495,250
1934	882,484	5,380,303	6,262,787
1935	1,049,272	6,234,459	7,283,731
1936	1,038,936	6,610,334	7,649,270
1937	1,238,780	7,567,290	8,806,070
1938	1,071,546	6,051,624	7,123,170
1939	1,421,801	6,824,212	8,246,013
1940	1,158,859	6,778,748	7,937,607

運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物吨数及び金額」から作成。『横浜港取扱貨物量推移表』517頁 表1-2から作成。

次に、下記の表12から金額ベースでの横浜港の第一次大戦後の輸出入を吟味すると、同港の輸出額が輸入額を大きく上回っていることが認識できる。同港のこの金額面における輸出超過傾向もまた、前述の第一次大戦期の対外貿易の特徴が戦後も継続していることを意味する。したがって第一次大戦後も横浜港は相対的に高価格物資を輸出し、低価格物資を大量に輸入していることになる。これは戦前の生糸を輸出し綿花や灯油を輸入するパターンが戦後も継続していたことを示している。



表12 横浜港輸出入総額及び同港対米輸出入額

年次	横浜港輸出総額	横浜港輸入総額	同港対米輸出額	同港対米輸入額
1919	1,019,309,690	689,430,636	724,308,697	304,104,466
1920	766,164,231	710,044,684	453,129,480	324,277,966
1921	602,993,259	520,400,765	455,753,329	215,964,656
1922	895,463,242	652,154,110	671,398,768	243,181,727
1923	668,611,027	515,279,841	498,618,911	159,943,205
合計金額	3,952,541,449	3,087,310,036	2,803,209,185	1,247,472,020

横浜税関『横浜港外国貿易年報』（1919年～1931年）輸出入国別価額21～24頁から作成（1923年対米輸出は8月分を含まず）。運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」から作成。

さらに同表から戦後も、対米貿易が横浜港の対外貿易の半分以上を占めたことが確認できる。特に、輸出に関しては金額的に7割強が米国向けであったことが注目にあたいする。すなわち対米輸入総額が横浜港の輸入総額の半額以下であることを考慮すると、戦後も横浜港の対米貿易は同港の大幅な黒字に貢献したのである。

実際、第一次大戦後の同港の対米輸出品を吟味すると下記の表13が示すように金額ベースで大部分が生糸であったことから、総重量に比して金額が高額になったことが理解できる。生糸が戦後も圧倒的比率を占めた理由の一つは、戦前生糸に次ぐ日本の主要輸出品であった茶の貿易品としての衰退がある<sup>43</sup>。これは当時の日本茶の主要輸出先であった米国市場への、インド及びセイロン紅茶浸透のため、日本からの緑茶が同市場から駆逐されたことによる。

表13 横浜港対米輸出総額及び同港対米生糸輸出額及びその比率

年次	①横浜港対米輸出総額	②横浜港対米生糸輸出額	②の①に対する%
1919	724,308,697	600,826,464	83.0%
1920	453,129,480	341,566,069	75.4%
1921	455,753,329	394,221,988	86.5%
1922	671,398,768	609,499,875	90.8%
1923	498,618,911	458,312,901	91.9%
合計金額	2,803,209,185	2,404,427,297	85.8%

横浜税関『横浜港外国貿易年報』（1919年～1931年）輸出入国別価額21～29頁から作成。運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所、『横浜港修築史（明治・大正・昭和前期）』（1983年3月）（横浜開港資料館所蔵）223頁、表1-2「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」から作成。

一方、横浜港の対米輸入品を金額ベースで考察すると、同港の輸出品における生糸のような極端に大きなシェアを占める物資は見当たらない。しかし、それでも最大の輸入物資は下記の表14が示すように繰綿で、戦後5年間の年平均で全体総額の20パーセント程度を占めた。さ

<sup>43</sup> 前掲、「横浜港外国貿易輸出入貨物屯数及び金額」12頁。

らに下記の表15は、繰綿に次ぐ第二の輸入品である木材が同期間全体の輸入額の10パーセント程度を占めたことを示している。ちなみに戦前サンフランシスコ港で繰綿に次ぐ第二の輸出品であった灯油は戦後のこの時期、横浜港の対米輸入品としては木材に及ばなかった。

とにかく戦後、横浜港輸入額最大の繰綿と第2位の木材が金額的には同港の対米貿易額において3割程度を計上している。すなわち、これら繰綿や木材を主とする輸入品の特質が生糸を主とする輸出品に対する輸入品の重量面における巨大さ、つまり同港の対米輸出入量における大幅なマイナスの原因であったことがここでも確認できる。

表14 横浜港対米輸入額に占める繰綿輸入額の割合

年次	①横浜港対米輸入総額	②横浜港対米繰綿輸入額	②の①に対する%
1919	304,104,466	65,153,855	21.4
1920	324,277,966	73,579,164	22.7
1921	215,964,656	39,263,995	18.2
1922	243,181,727	35,271,608	14.5
1923	159,943,205	31,902,437	19.9
合計金額	1,247,472,020	245,171,059	19.7

横浜税関『横浜港外国貿易年報』（1919年～1931年）輸出入国別価額21～40頁から作成（横浜港対米輸入額に占める繰綿輸入額の割合、輸出入国別価額21～40頁から作成）。

表15 横浜港対米輸入額に占める木材輸入額の割合

年次	①横浜港対米輸入総額	②横浜港対米木材輸入額	②の①に対する%
1921	215,964,656	11,373,772	5.3
1922	243,181,727	23,052,634	9.5
1923	159,943,205	21,455,197	13.4
合計金額	619,089,588	55,881,603	9.0

横浜税関『横浜港外国貿易年報』（1919年～1931年）輸出入国別価額21～40頁から作成（横浜港対米輸入額に占める木材輸入額の割合、輸出入国別価額21～40頁から作成）。

最後に、1920年代以降のパナマ運河開通の横浜港貿易への影響について若干ふれておきたい。まず、パナマ運河が1914年の開通後も1927年まで大西洋から太平洋に至る航路で日本商船に使用されなかったことは既述した。

その上で、ここでは1927年以降の横浜・ニューヨーク間の生糸輸送費を一べつしたい。そのため第一に、1920年代の生糸100ポンドあたりの輸送運賃は横浜とサンフランシスコ間の太平洋横断汽船運賃が3ドルで、サンフランシスコからニューヨークに至る大陸横断鉄道運賃が9ドルであったことを指摘する。つまり、横浜・ニューヨーク間の生糸100ポンドあたりの輸送費は総額で12ドルであった<sup>44</sup>。

一方、横浜港からニューヨークへの生糸100ポンドあたりの輸送費はパナマ運河を通過する直行便でも、サンフランシスコ港での積替えの船便でも6ドルであった。このパナマ運河経由ニューヨーク着の船舶輸送費は1930年代になっても維持されたが、横浜港からサンフランシ

<sup>44</sup> 前掲、『横浜港史各論編』1047頁。

スコ経由で大陸横断鉄道を利用しニューヨークに生糸100ポンドを輸送する場合の価格は全額で9ドルに低下した。これはパナマ運河経由の船便に対抗するため大陸横断鉄道の生糸輸送費が従来の9ドルから6ドルに引下げられたからだと察せられる<sup>45</sup>。このようにパナマ運河開通は米国のみならずその他国々の対外貿易においても、時間的にも費用的にも物資輸送に貢献したのである。

## おわりに

本稿では日米間の貿易関係を第一次大戦前、第一次大戦中、第一次大戦後の三期に分類して考察した。その際、特に注目したのは当時の日米貿易における主要港であった横浜とサンフランシスコ港間の貿易と、その主要輸出入物資の特徴である。また、横浜港へ出入港した船舶数の変化及び同港の開発やパナマ運河開通並びに第一次大戦の日米貿易への影響にも言及した。

そのなかで太平洋における日米間の船舶の往来は横浜・サンフランシスコ間の航路を主舞台としたことを指摘した。その上で横浜港から輸送された対米輸出品は一旦サンフランシスコに代表される西海岸の都市で陸揚げされ、米国最大の消費地且つ工業地帯でもある東部諸州へ鉄道輸送された。これが1914年以前、すなわち第一次大戦勃発までの日本の対米輸出品輸送のパターンであった。そしてこの年にパナマ運河も開通したのである。

大戦勃発まで日本の対外貿易において、米国が最大の相手国であり巨大な貿易黒字を計上できた国であったことは論をまつまでもない。その上で日本最大の貿易港であった横浜港は最大の対米貿易を担った港であるのみならず、同貿易で莫大な貿易黒字を生み出した港でもあった。

この横浜港の対米貿易の特徴もまた、当時の日本の対米貿易全体の反映そのものであった。すなわち同港の対米輸出品として、圧倒的に生糸が占める比率が高かったのである。そして、生糸以外に目立つ対米輸出品は茶ぐらいで、その他にはこれといった輸出商品は見当たらなかった。

一方、米国側の対日輸出品として顕著なものは綿花と灯油ないし木材であった。ただし、米国の対日輸出品構成は日本側の対米輸出品構成ほど限定的な物資に傾斜したわけではなかった。

では大戦勃発年且つパナマ運河開通年の1914年以降、日米貿易にいかなる変化が生じたのであろうか。まず指摘したいのは第一次大戦の与えた影響は横浜港への入港船舶の増加が示すように日本経済の景気過熱そのものであった。また対米貿易額が順調に伸張していることを考慮すると、米国もこの時期好景気を謳歌していたと判断できる。このように第一次大戦期、日米間の貿易額は着実に拡大していくことになった。

その上で、この両国間の貿易を担った船舶航路にはどのような変化が生じたのか。この疑問に対する重要なポイントは、戦争の主舞台が大西洋方面であったので、太平洋航路が船舶輸送において従来より活用されたことである。この傾向には多数の民間人や政府高官が客船使用の際、戦火を回避するため太平洋航路を利用する傾向が強まったことも影響している。また日系移民も本論で言及したように日米紳士協定締結後数年間の移民抑制期間の後、再度増加基調に転じた。この移民達の渡米を担う移民船の機能も兼ねた船舶が頻繁に太平洋上を往来したので

<sup>45</sup> Henry F. Grady and Robert M. Cavv, "The Port of San Francisco: A Study of Traffic Competition, 1921-1933" (Berkeley, CA: University of California Press, 1934), p. 36.

ある。

一方、この時期のパナマ運河開通が日米貿易に大規模な変化をもたらすことはなかった。まず日米間の貿易航路に関しても、本格的に日本船が同運河を使用するのは1927年以降のことである。また本論で言及したように、横浜港に入港した主要外国船舶は英国、フランス、ドイツ等の交戦国のものであった。したがって戦時中のこの時期、これら国々の船舶が日本の輸出貨物をパナマ運河経由で米国東海岸に輸送する業務に、より積極的に動員されたとは考えにくい。実際、このことは本論でも検証した。

さらに、戦時期の日米貿易についても、日本側の輸出超過傾向に変化はなかった。従来どおり横浜港からは生糸が主に出荷され、米国からは原綿及び灯油等の、単価が安価で大重量の物資が日本に輸入された。

このような日米間の輸出入物資の特徴は第一次大戦後も同様に継承されたのである。すなわち、日本は依然として米国へ生糸及び羽二重からなる絹商品を輸出し、米国からは主に繰綿や木材を中心に輸入した。

よって、第一次大戦前、戦中、戦後をとおして日本にとって米国は最大の貿易相手国であったのみならず、多額の貿易黒字を生み出す国でもあった。また米国にとって対日貿易は自国に継続的な貿易赤字をもたらしたが、一方でニューイングランド地方の絹織物産業の原料となる生糸供給に不可欠なものでもあった。さらに、同国の対外貿易において日本はアジア最大の貿易相手国であった。

このように、日米貿易は両国の繊維産業のため相互に原料を供給しあう必須の依存関係を構築するものでもあった。すなわち、前述した米国の絹織物産業にとっての日本産の生糸と同様、日本の紡績産業や綿織物産業にとって米国から輸入される原綿や繰綿は必須の原料であった。同様に、米国産原油は日本にとって不可欠な、新時代の自給不能な燃料であった。

しかし、このような経済的に相互補完関係を有する日米両国がその後第二次世界大戦終結に至るまで、建設的な相互依存・共存共栄関係を拡充させ得なかったのは周知の事実である。この理由の考察は今後の研究に譲ることにしたい。